

立法會

Legislative Council

立法會ESC100/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/3/2

財務委員會轄下的人事編制小組委員會 第十一次會議紀要

日期：2015年5月12日(星期二)
時間：下午4時30分
地點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：

- 梁繼昌議員 (主席)
- 單仲偕議員, SBS, JP (副主席)
- 何俊仁議員
- 李卓人議員
- 涂謹申議員
- 梁耀忠議員
- 劉慧卿議員, JP
- 馮檢基議員, SBS, JP
- 黃定光議員, SBS, JP
- 何秀蘭議員, JP
- 李慧琼議員, JP
- 張國柱議員
- 黃國健議員, SBS
- 葉劉淑儀議員, GBS, JP
- 謝偉俊議員, JP
- 梁家傑議員, SC
- 梁國雄議員
- 陳偉業議員
- 毛孟靜議員
- 吳亮星議員, SBS, JP
- 何俊賢議員
- 胡志偉議員, MH
- 姚思榮議員

范國威議員
馬逢國議員, SBS, JP
莫乃光議員
陳志全議員
陳家洛議員
郭家麒議員
郭偉強議員
張華峰議員, SBS, JP
黃碧雲議員
葉建源議員
廖長江議員, SBS, JP
潘兆平議員, BBS, MH
鄧家彪議員, JP
鍾國斌議員

其他出席議員： 盧偉國議員

缺席委員 : 李國麟議員, SBS, JP, PhD, RN
湯家驊議員, SC
郭榮鏗議員
張超雄議員

出席公職人員： 梁悅賢女士, JP 財經事務及庫務局
副秘書長(庫務)1
麥德偉先生, JP 公務員事務局
副秘書長(1)
楊何蓓茵女士 運輸署署長
張展鵬先生 運輸署助理署長(行政
及牌照)
林瑋琦女士 運輸及房屋局首席助理
秘書長(運輸)2
黎以德先生, JP 運輸及房屋局
常任秘書長(運輸)
葉李杏怡女士 運輸及房屋局副秘書長
(運輸)4
朱展強先生 運輸及房屋局助理秘書長
(運輸)(機場擴建統籌辦)A

列席秘書 : 司徒少華女士 總議會秘書(1)4

列席職員 : 薛鳳鳴女士 助理秘書長1
江健偉先生 議會秘書(1)4
張雪嫻女士 高級議會事務助理(1)1
何朗瑩小姐 議會事務助理(1)6
盧惠銀女士 議會事務助理(1)8

經辦人／部門

主席表示，小組委員會將繼續處理2015年4月29日會議未完成審議而要順延的3個議項。他請委員參閱ECI(2015-16)2號資料文件，該文件載列自2002年以來獲批准的首長級編制的最新變動。他繼而提醒委員，根據《議事規則》第83A條，委員在會議上就所討論的任何項目發言之前，應披露與該等項目有關的直接或間接金錢利益的性質。他亦請委員注意《議事規則》第84條有關在有直接金錢利益的情況下不得表決的規定。

EC(2014-15)20 建議開設2個常額職位，即1個總機電工程師(首長級薪級第1點)職位，以領導運輸署車輛安全及標準部；以及1個首席行政主任(首長級薪級第1點)職位，以擔任運輸署部門主任秘書一職，並刪除1個總行政主任(總薪級表第45至49點)常額職位，以作抵銷，由財務委員會批准起即時生效

2. 主席表示，政府當局建議在運輸署開設兩個首長級常額職位，包括1個總機電工程師職位，以領導運輸署車輛安全及標準部；以及將部門主任秘書一職，由非屬首長級職級的總行政主任職位，提升至屬首長級職級的首席行政主任職位。

開設總機電工程師一職的理據及運輸署的首長級編制

3. 陳偉業議員表示，原則上他並不反對開設高級職位，以加強車輛安全及標準部的領導能力，以及提升運輸署的管理和服務，以配合署方的運作需要。但他觀察到，在訂定職責相若的首長級職位所屬的職系和職級方面，不同政策局和部門之間或者某個部門內部的做法卻不盡相同。就負責領導車輛安全及標準部的擬議工程師一職而言，他要求政府當局闡釋將該個職位定於總工程師職級的理據，尤其是該個職級與該個職位的職責和工作量是否相稱，並說明以工程師職系而言，首席工程師的職級是否高於總工程師的職級。

4. 姚思榮議員察悉，車輛安全及標準部現時由兩位高級機電工程師領導。他詢問政府當局何以認為該兩名高級機電工程師不足以勝任領導和監督該個部門的工作。

5. 運輸署署長回應時表示，在運輸署的編制下，關乎車輛檢驗的工作主要由機電工程師職系的職員負責，而土木工程師則負責規劃和管理交通基建的工作。關於職級方面，運輸署中屬於技術層面的工作是由工程師及高級工程師職級的人員執行和監督。運輸署需要熟悉公共行政的總工程師負責更高層次的職務，包括制訂政策和擬訂相關的立法建議。她澄清，運輸署首席運輸主任與總工程師的職銜儘管不同，但兩者同屬首長級薪級第1點人員。運輸署7名助理署長(首長級薪級第2點人員)均由1名或多名首長級薪級第1點人員提供支援，運輸署各部門的首長級架構實屬一致。

6. 運輸署署長補充，汽車科技及國際車輛標準急速發展，以致車輛安全及標準部的工作日趨複雜，例子包括車輛在使用另類燃料方面的創新科技，以及某些已發展國家所實施的國際車輛類型評定制度。在這個背景之下，市民對該部的期望亦有所提高。該部的主管須不斷檢討本港的規管框架和程序，以便與海外做法看齊；制訂新政策和修訂相關法例；邀請持份者參與討論及進行公眾諮詢；以

及歸納各種因素從而作出評估。因此，車輛安全及標準部需要由具備公共行政經驗兼且在車輛安全及標準方面具有扎實的專業知識的總機電工程師負責領導。

車輛安全及標準部的職責

7. 廖長江議員指出，有報道指指定車輛測試中心的測試員收受賄款及偽造《車輛宜於道路上使用證明書》。姚思榮議員注意到，廉政公署(下稱"廉署")已全面檢討指定車輛測試中心的運作，並就如何加強該等車輛測試中心的管理和監督提出建議。他們詢問廉署所提建議的詳細內容、總機電工程師如何處理指定車輛測試中心運作方面的問題，以及當局如何監督總機電工程師在這方面的工作。

8. 運輸署署長回應時表示，運輸署已經落實廉署就指定車輛測試中心的運作和管理所提出的建議，並且已經對該等中心加緊監察。總機電工程師會持續地監察和檢視指定車輛測試中心的運作和車輛檢驗的工作流程。總機電工程師會在運輸署助理署長(行政及牌照)督導下工作。

9. 郭偉強議員支持政府當局的建議，他同意應該加強車輛安全及標準部的人手，以提高服務質素，以及令到本港的車輛安全標準與國際規例及做法看齊。他察悉運輸署已經檢討指定車輛測試中心的運作，他詢問當局會否建議增加該等中心的數目。

10. 運輸署署長回應時表示，運輸署已經完成檢討工作，發現若干可以改善之處。署方已實施某些措施，以提高指定車輛測試中心的運作效率，例如提升該等中心的電腦系統。運輸署會與該等車輛測試中心合作，進一步提升其電腦系統，令到每位使用者只可以為每輛汽車預約一個時段。鑒於現時的系統容許使用者就車輛檢驗預約多於一個時段，上述措施有助減少已經預約但未被使用的時段。運輸署署長表示，關於設立更多指定車輛測試中心一事，運輸署已於2015年5月7日在4份報章刊

登公告，邀請有意者提交申請。申請期將於2015年6月底結束。預料審批工作需時兩個月，署方將於2015年8月底向成功的申請者發出原則性批准通知書。預料新的指定車輛測試中心於2016年3、4月前即可投入運作。運輸署署長又表示，署方沒有為可以投入運作的指定車輛測試中心數目設定上限，凡符合各項規定的申請者均可成為指定車輛測試中心，有關指定的有效期為3年，其後需要申請續期。

11. 廖長江議員表示，環境保護署(下稱"環保署")於2014年起已將氮氧化物納入經擴大的車輛廢氣排放管制計劃的規管範圍，並在多個地方擺放遙測設備，以監察路過車輛的氮氧化物排放量。若車輛的氮氧化物排放量超出指明的排放水平，車主將收到廢氣測試通知書，並需要安排為有關車輛進行底盤式功率機測試，以檢驗有關的廢氣排放水平。未能通過該項測試的話，可能會被運輸署撤銷有關車輛的牌照。由於氮氧化物排放量並不在運輸署車輛周年檢驗(下稱"年檢")的涵蓋範圍，通過年檢的車輛未必符合底盤式功率機測試的廢氣排放標準。申訴專員公署曾經接獲車主投訴，指其車輛通過運輸署規定的年檢不久，便接獲環保署通知須安排其車輛進行底盤式功率機測試。這些投訴顯示，在實施新的廢氣排放管制工作方面，運輸署與環保署之間的協調不足。廖議員詢問，處理有關問題是否總機電工程師的職責之一。

12. 運輸署署長回應時表示，政府當局推出加強廢氣排放管制計劃前已經諮詢環境事務委員會。政府當局已向事務委員會委員解釋，由於場地、環境及其他方面的限制，當局需要若干時間才能夠提升指定車輛測試中心的檢驗設備，在推出加強計劃後，不能夠即時在該等中心提供以底盤式功率機進行的廢氣排放測試。事務委員會委員支持該項措施，並促請政府當局從速提升指定車輛測試中心的檢驗設備。在車輛年檢中納入以底盤式功率機進行的廢氣排放測試有種種限制和困難，包括未有足夠空間放置所需設備、需要重新制訂工作流程，以及就可能對環境造成的影響

作出評估等。運輸署及環保署正在與指定車輛測試中心探討如何克服該等限制和困難。

13. 盧偉國議員支持當前這項人事編制建議。他認為有必要增強車輛安全及標準部的人手，以應付與日俱增的工作量，並協助該部處理車輛檢驗輪候時間長的問題。他指出，該部的人手編制已由2009年的119個職位增加至2015年的143個職位；他認為開設總機電工程師一職負責統籌和領導該部，是合理的做法。他詢問車輛安全及標準部在提升車輛標準和規例，以配合實施新的廢氣排放管制要求和汽車科技(例如另類燃料技術和節能科技)的急速發展方面的工作細節和有關進展。

14. 運輸署署長回應時表示，為了配合汽車科技的急速發展，總機電工程師將會帶領車輛安全及標準部更新有關車輛構造和維修保養的法例。該部現時正在擬訂有關車輛照明的立法修訂，並會在適當時候提交立法會。至於使用另類燃料的車輛，相關的國際標準尚未全面確立，而目前香港使用當中的此類車輛數目亦不多。現時並無具體的規例針對使用另類燃料的車輛的設計和構造作出規管，但車輛安全及標準部會透過車輛類型評定確保此類車輛的安全。政府當局會不斷檢討另類燃料車輛技術的發展情況，有需要時會制訂新的規管制度。

在警方車輛扣留中心檢驗車輛

15. 梁國雄議員認為開設總機電工程師一職以加強車輛安全及標準部的能力是合理的做法。他對於政府當局可能濫用車輛檢驗程序表示關注。他提到2011年時任副總理李克強先生訪港時他本人的親身經歷，指他當時正在前往示威區，但途中其坐駕被警方截停和帶走，指其車輛排放過量廢氣，需要作出檢驗。直至李克強先生離開現場後，其坐駕才獲得放行。他詢問警方是否獲

賦權以車輛排放過量廢氣為理由把車輛帶走檢驗，以及運輸署有否參與這方面的工作。

16. 運輸署署長表示，指定車輛測試中心是由運輸署指定的私營承辦商以自負盈虧的方式營運，該等中心只負責為車齡6年或以上的私家車或車齡1年或以上的1.9公噸以下輕型貨車進行車輛性能年檢。上述車輛必須通過年檢才可為牌照續牌。所有商用車輛的年驗均由運輸署營運的4個車輛檢驗中心負責。除了車輛年檢以外，運輸署若接獲市民投訴或接獲警方舉報涉嫌違反安全或廢氣排放規定的個案，亦可能會要求車主安排為其車輛進行檢驗。

17. 運輸署助理署長(行政及牌照)補充，警方有權為調查交通意外或嚴重違反安全規定的事宜而下令將某車輛移送到警方車輛扣留中心。運輸署署長回應梁國雄議員進一步提問時確認，4個警方車輛扣留中心的管理和運作不屬車輛安全及標準部的工作範圍，而總機電工程師的職責亦不包括該等扣留中心的工作。運輸署借調若干職員到警方車輛扣留中心，為驗車工作提供技術支援。

18. 主席把項目EC(2014-15)20付諸表決。應黃碧雲議員要求，主席命令進行點名表決，點名表決鐘聲響起5分鐘。26名委員贊成及沒有委員反對此項目。主席宣布小組委員會同意向財務委員會建議批准此項目。個別委員的投票結果如下 ——

贊成

何俊仁議員	李卓人議員
梁耀忠議員	馮檢基議員
黃定光議員	何秀蘭議員
李慧琼議員	黃國健議員
葉劉淑儀議員	謝偉俊議員
梁家傑議員	毛孟靜議員
吳亮星議員	何俊賢議員
胡志偉議員	姚思榮議員
范國威議員	莫乃光議員

陳家洛議員 郭家麒議員
郭偉強議員 張華峰議員
黃碧雲議員 葉建源議員
潘兆平議員 鄧家彪議員

(26名委員)

EC(2015-16)1 **建議在運輸及房屋局運輸科機場擴建工程統籌辦公室(下稱"機場擴建統籌辦")開設3個編外職位，即1個首席政府工程師(首長級薪級第3點)職位、1個首長級丙級政務官(首長級薪級第2點)職位，以及1個總工程師(首長級薪級第1點)職位，由財務委員會批准當日起，為期約3年，至2018年3月31日，以統領機場擴建統籌辦，督導和協調推展三跑道系統計劃的相關工作**

19. 主席表示，政府當局建議在運輸及房屋局運輸科機場擴建工程統籌辦公室(下稱"機場擴建統籌辦")開設3個編外職位，包括1個首席政府工程師職位、1個首長級丙級政務官職位，以及1個總工程師職位，為期約3年，以統領機場擴建統籌辦，督導和協調推展香港國際機場三跑道系統計劃的相關工作。

20. 主席表示，經濟發展事務委員會曾於2015年3月23日討論三跑道系統計劃的最新發展情況，包括政府當局建議延長機場擴建統籌辦3個首長級編外職位的任期一事；有關職位於2012年7月開設，最初任期為2年9個月。事務委員會委員對該項人事編制建議並無異議，但委員認為三跑道系統的擬議財務安排是為了避開立法會監察，因而對擬議的財務安排極表關注。委員亦質疑三跑道系統計劃是否必須，又對下述事宜表示關注：珠江三角洲(下稱"珠三角")地區空域的使用及管理情況、適用於從香港起飛的航機在進入內地空域時的高度限制(俗稱"空牆")、香港國際機場處理容量的限制，以及有關三跑道系統計劃的環境影響評估

(下稱"環評")。該3個編外職位在2015年4月1日到期撤銷後，政府當局曾通知事務委員會，當局會向人事編制小組委員會提交重新開設該等職位的建議。

珠江三角洲地區空域的使用及管理情況

21. 李卓人議員表示，工黨對於三跑道系統計劃的理據及財務安排深感疑慮，因此工黨反對該項計劃。他表示，問題癥結在於珠三角地區空域擠迫，致使現時雙跑道系統的容量只限於每小時68架次飛機升降量，但根據1992年的《新機場總綱計劃》，該系統的預計容量是每小時86架次飛機升降量。若能充分利用珠三角空域，克服上述限制，雙跑道系統的吞吐量將會有餘未盡，足以應付航空業的未來需要。他對於珠三角空域管理的工作可否再作改善甚感懷疑，而倘若未能再作改善，則三跑道系統便無法達到每小時102架次飛機升降量的預計容量，致使三跑道系統計劃淪為"大白象"，造價高昂但遠遠未能物盡其用。此外，他要求政府當局澄清，在三跑道系統計劃之下，是否需要為了重新配置香港國際機場二號客運大樓而將該大樓大部分拆卸。

22. 鄧家彪議員表示，離島區議會曾舉行多次會議討論香港國際機場的日後發展，而政府當局曾於其間解釋，由於種種技術限制，雙跑道系統的實際容量是每小時68架次飛機升降量。受聘於香港機場管理局(下稱"機管局")，就跑道容量進行研究的英國航空顧問英國國家航空交通服務有限公司(下稱"NATS")曾經確認這個數字。NATS亦確認，珠三角空域的管理事宜，並非導致雙跑道系統容量受到限制的主因。他促請政府當局提供這方面的詳細資料，澄清此等事宜。

23. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，機管局是三跑道系統計劃的倡議者，計劃將會由機管局負責推行。不過，政府十分了解公眾廣泛關注三跑道系統計劃的成本效益及可行性，亦明白公眾期望政府在機管局落實該項計劃時，會切實監察機管局的工作。他亦察悉，立法會內務委員會即將考慮成立監察三跑道系統計劃落實情況的小組

委員會(下稱"三跑道系統小組委員會")，而政府曾表示，會在該個小組委員會成立後全面配合其工作。因此，現時有迫切需要開設該3個編外職位，以督導機場擴建統籌辦監察機管局有關三跑道系統計劃的工作，並協助三跑道系統小組委員會的工作。

24. 關於香港國際機場現時的雙跑道系統的處理容量，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)解釋，《新機場總綱計劃》及其後進行的若干顧問研究指出，雙跑道系統在全無限制的情況下，才能達到假設的最高容量(即每小時86架次飛機升降量)。事實上，大嶼山及新界的地勢確實對香港國際機場現行雙跑道系統的容量構成限制。根據NATS分析，在實施顧問報告中的46項建議之後，雙跑道系統在以獨立分隔起降模式運作下，最高升降容量只達每小時68架次，若要進一步提高雙跑道系統的容量，只可透過削除大嶼山大部分高山的峰頂才能達到。基於對環境構成的嚴重影響、過於高昂的成本，以及技術上的種種困難，這種工程並不可行。

25. 關於珠三角空域管理方面，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，政府當局明白到，能否達到三跑道系統每小時102架次飛機升降量的設計容量，取決於珠三角空域是否得以盡用。事實上，香港民航處、中國民用航空局，以及澳門民航局於2004年組成三方工作組，制訂措施以理順珠三角地區的空中交通管理安排、充分利用空域和加強安全。三方工作組在2007年擬訂並通過《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱"2007年珠三角空域計劃")，定出多項改善措施及目標。政府當局會繼續與三方工作組通力合作，落實該項計劃所定出的各項改善措施。此外，中國民用航空局已表示支持三跑道系統計劃。

26. 胡志偉議員提醒當局不應斷章取義地引用NATS顧問報告的結果，他指出，除了香港國際機場周邊的地形外，該份顧問報告亦有指出其他對雙跑道系統容量構成限制的因素，例如珠三角地區空域擠迫、航機的機種組合等。關於空域擠迫的問

題，胡議員表示，2007年珠三角空域計劃制訂幾近8年，但仍未有具體解決方法，他對此表示失望。這情況反映政府沒有能力推動跨境合作，這點由近期廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")西九龍總站設置"一地兩檢"口岸一事亦可見一斑。由於空域擠迫的問題尚未解決，胡議員極之擔心三跑道系統將得物無所用。就此項人事編制建議而言，胡議員表示，運輸及房屋局轄下成立了專責分部，負責監察高鐵香港段項目，但始終未能防止延誤及超支問題。有鑒於此，機場擴建統籌辦的工作成效及擔任該3個職位的人士在監察三跑道系統計劃的問責事宜，令人相當懷疑。因此，民主黨反對該項建議。

27. 梁國雄議員對上述關注亦有同感，他同樣不支持該項人事編制建議。他不相信香港政府與內地當局就優化珠三角空域進行商討的工作足以解決現時的空域問題。他指出，廣州白雲國際機場第三條跑道投入運作以後，同樣由於空域擠迫的緣故，以致該機場的處理容量只是每天增加大約10架次飛機升降量。

28. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)解釋，歷年以來，三方工作組在不同層面先後舉行了超過20次會議，就2007年珠三角空域計劃作出跟進，並在落實相關改善措施(包括設立珠三角地區外圍航道和增設空中交通管制單位移交點等)方面取得進展。三方工作組將於2015年5月底舉行下一次會議。他強調，由於三跑道系統計劃時間緊迫，該項計劃需要與2007年珠三角空域計劃下的改善措施同時推行。他重申，珠三角地區空域管理並非雙跑道系統容量受到限制的因素。

三跑道系統計劃的理據及財務安排

29. 張華峰議員及盧偉國議員表示，香港經濟民生聯盟支持三跑道系統計劃及該項人事編制建議。他們同意，面對雙跑道系統飽和在即，加上鄰近機場競爭加劇，三跑道系統計劃有助維持香港作為物流及航空樞紐的地位。提升香港國際機場的運作效率，亦可令香港經濟受惠，促進航空、物流及旅遊業持續發展。盧議員補充，工程界支持三跑道

系統計劃，而在《香港國際機場2030規劃大綱》的公眾諮詢中，有70%以上的回應者亦表示支持三跑道系統。

30. 葉劉淑儀議員支持三跑道系統計劃及該項人事編制建議。她表示，三跑道系統計劃是一項對香港經濟有利的長線投資，她促請政府當局從速落實計劃。她表示，匯賢智庫政策研究中心最近就香港競爭力進行的研究顯示，三跑道系統計劃對維持香港作為航空樞紐的地位，以及創造高增值工作，起着關鍵作用。上述研究亦指出，香港國際機場的航線網絡、效率及優越的地理位置，有利香港進一步發展航空業。倘若由於香港國際機場的處理容量飽和而令到本港航空業發展受阻，誠屬可惜。關於計劃的財務安排，葉劉淑儀議員表示，公眾擔心擬議的機場建設費會影響旅遊業。為減輕有關影響，她建議政府當局應考慮調低飛機乘客離境稅。

31. 吳亮星議員同意提升香港國際機場的容量可鞏固香港作為航空樞紐的地位，使香港把握中央政府"一帶一路"帶來的新機遇。他認為，其他基建項目的交付時間有延誤，不應成為反對三跑道系統計劃的理由，因為導致出現延誤的因素可能超出政府能夠控制的範圍，例如勞工供應短缺。此外，他促請政府當局設立機制並制訂指標，監察和評估機管局及擔任該3個職位的人士的表現，以確保三跑道系統計劃能夠切實推行及適時交付。吳議員指出，機管局過往的財政狀況穩健，他認為機管局以舉債方式來填補資金差額應該不會有困難。不過，他認為擬議的機場建設費未必符合用者自付原則，因為有關費用是即時向現在的乘客收取，而非在第三條跑道完成後向日後的使用者收取。他促請政府當局應與機管局討論有關安排，探討更公平合理的方案。

32. 李卓人議員批評三跑道系統計劃的擬議財務安排，包括機管局10年內停止向政府派息。他指出，當局可把來自機管局的股息收入投放於公共服務；因此，擬議的財務安排並不符合公眾利益，其目的是為了規避立法會的監察。李議員詢問，當前

的人事編制建議若不獲人事編制小組委員會通過，政府會否放棄三跑道系統計劃。梁國雄議員補充，2015-2016財政年度預算內已剔除來自機管局的股息收入，由此觀之，政府當局已準備為了支持三跑道系統計劃而放棄相關股息收入。

33. 梁國雄議員表示，公眾及立法會議員對三跑道系統的需求預測、其經濟可行性及該項計劃的擬議財務安排深感關注。多項興建中的基建項目(例如高鐵香港段、西九文化區、港珠澳大橋及蓮塘／香園圍口岸)出現嚴重超支，而當局對已投入使用的基建(例如機場快線)的需求預測出錯，類似的種種問題，反映政府在推展基建項目方面的表現欠佳。梁議員強調，政府當局需要處理有關三跑道系統計劃的各項關注事項。政府當局及機管局亦有必要披露該計劃的財務資料，闡釋推算的基礎。舉例而言，政府當局應解釋機管局藉舉債支付大部分工程費用的建議，以及此項融資方案的潛在困難，因為根據香港上海滙豐銀行有限公司(下稱"滙豐")估計，該項計劃的負淨現值高達430億元左右。

34. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，政府會與機管局通力合作，致力探討方法，協助落實三跑道系統計劃。相關的填海工程最近已經刊憲。他強調，政府當局及機管局無意規避立法會監察。一俟三跑道系統小組委員會成立，機場擴建統籌辦便會協助小組委員會的工作。他補充，根據《機場管理局條例》(第483章)，發展香港國際機場是機管局的法定責任。三跑道系統計劃的制訂，正是為了履行機管局的責任。

35. 關於委員對三跑道系統計劃的財務安排及財務和經濟可行性提出的意見和提問，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，根據機管局的推算，相對於雙跑道系統，三跑道系統在2012年至2061年的50年間，會帶來額外大約4,550億元的經濟淨現值。三跑道系統的財務淨現值不應與此數額混為一談，因為財務淨現值是以三跑道系統作為單一項獨立工程着眼衡量其財務可行性，而未有考慮三跑道系統對香港經濟所帶來的整體利益。事實上，

如把基建項目視為單一項獨立工程，則大部分基建項目均僅僅錄得輕微財政收益甚至虧損。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)進一步解釋，由機管局委託滙豐進行的財務可行性評估，只是基於機管局在進行研究當時的收益計算，包括飛機着陸及停泊費、來自零售商店的租金收入及其他收入，而未有計及建議的新收費及收入來源。機管局已根據該局的最新財政狀況及擬議的財務安排(包括徵收機場建設費及各項機場收費的調整等)檢討三跑道系統計劃的財政預測。因應政府當局的要求和公眾及立法會的關注，機管局亦正在檢討降低擬議機場建設費徵費水平的可行性。機管局會在完成檢討以後向政府匯報最新數字。他就委員對派息政策的提問作出澄清時表示，根據《機場管理局條例》，是否宣布派發股息，由機管局自行決定，不存在政府放棄收取股息的問題。

機場擴建工程統籌辦公室的成立及臨時工作安排

36. 盧偉國議員察悉，該3個首長級編外職位已於2015年3月31日到期撤銷，他要求當局提供詳細資料，說明機場擴建統籌辦的臨時工作安排。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，作為臨時措施，運輸及房屋局運輸科第四分科現時為機場擴建統籌辦提供首長級支援，並承擔額外職務。第四分科須負責廣泛範疇的工作，職務已十分繁重，其中包括監督航空政策，以及處理機管局的內務管理事宜，有鑒於此，有關的臨時安排並不可以持續。此外，運輸及房屋局運輸科第四分科的首長級職員欠缺推行機場擴建工程統籌辦的工作所須的專業知識，包括就工程方面的事宜(例如填海工程，以及紓減環境影響措施和環境改善措施)與機管局作出協調。現有迫切需要開設該3個編外職位。他促請委員支持該項人事編制建議。

37. 盧偉國議員同意機場擴建統籌辦在協助立法會的工作方面起到關鍵作用，這些工作包括監察三跑道系統計劃的實施情況，以及監督機管局遵守三跑道系統環境許可證條件(例如在填海工程中應用深層水泥拌合技術，並實施各項紓緩措施)的情

況。他表示，機場擴建統籌辦的工作，與為實施香港機場核心計劃而成立的新機場工程統籌署的工作可資比較。考慮到有關的臨時安排有欠理想，他促請委員支持政府當局的人事編制建議。

38. 張華峰議員察悉，機場擴建統籌辦的職責內容相當廣泛，包括與機管局及其他相關政府部門的日常聯繫、諮詢持份者，以及與機管局就財務安排的制訂和執行作出協調。他關注機場擴建統籌辦的人力資源是否足夠。他詢問政府當局會否考慮開設另一個較高級職位，負責建造工程的協調工作，並向立法會匯報工程進展。此外，他促請政府當局為監察工程費用及工作進度設立有效的制度，以免再次出現興建高鐵香港段工程時出現延誤及成本超支的問題。

39. 潘兆平議員詢問為何該3個編外職位的任期為3年，而非更長時間，以配合目標在2023年投入使用的三跑道系統。

40. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，機場擴建統籌辦至少會維持至三跑道系統計劃完成為止。政府當局是因應運作需要，以審慎的方式規劃機場擴建統籌辦的人力資源。該3個編外職位最初在2012年5月開設，機場擴建統籌辦當時的主要職責是協調機管局進行三跑道系統計劃的籌備及初步規劃工作；當時，有關計劃實施與否尚未明確，故政府當局建議開設該3個職位，最初任期為2年9個月。行政會議在2015年3月確認需要推行三跑道系統計劃後，政府當局認為有必要維持機場擴建統籌辦及為執行下一階段的工作而開設該3個編外職位。鑒於機管局由現時至2018年的工作是負責三跑道系統的詳細設計，以及落實三跑道系統計劃的相關籌備工作(包括法定程序及前期工程)，政府當局認為機場擴建統籌辦的人力資源，即該3個擬議首長級職位和現有8個非首長級人員，足以應付未來3年所需進行的各項工作。按照機管局現時的計劃，與三跑道系統計劃相關的建造工程預期會由2018年起急增。政府當局會因應該項計劃的實施時間表定期檢討機場擴建統籌辦的人手需求，並會

按照情況所需提交建議要求為機場擴建統籌辦提供額外的首長級支援。關於三跑道系統計劃透明度的問題，運輸及房屋局常任秘書長(運輸)重申，政府當局會全力與三跑道系統小組委員會合作，從旁協助該小組委員會的工作。政府當局及機管局均會適時向立法會提交有關三跑道系統計劃的報告。

41. 潘兆平議員認為，政府當局應為機場擴建統籌辦訂立全面的人手計劃，包括為配合三跑道系統計劃不同階段所需的首長級和非首長級支援。他又詢問政府當局會否考慮在2018年為機場擴建統籌辦提供更多非首長級人力資源。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，政府當局認為，目前而言，機場擴建統籌辦現有的非首長級支援足夠，但當局會因應三跑道系統計劃的實施時間表檢視在人手方面的有關情況。他強調，在管理機場擴建統籌辦的人力資源方面，政府當局會審慎行事。

三跑道系統計劃的環境影響

42. 何俊賢議員表示，為確保三跑道系統計劃順利推行，政府當局應向可能受該計劃影響的人士清楚解釋三跑道系統有何經濟效益。他表示，由於三跑道系統計劃對漁業資源構成負面影響，所以漁民強烈反對該項計劃。機管局有必要推行措施，在進行填海及建造工程時，保護海洋生態和漁業資源，以釋除漁民的疑慮。他表示，過去與興建香港國際機場及香港迪士尼樂園相關的填海工程已經暴露了政府當局監察機制的漏洞。舉例而言，承辦商沒有適當地處置隔泥幕，便是漁民不時投訴的事項。他詢問該3個編外職位在監察承辦商工作方面擔當甚麼角色，以及政府當局如何確保將會設立有效的監察機制。

43. 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，機管局非常注意保護漁業資源，此項課題亦是三跑道系統計劃環評報告的一個重要部分。機管局已提出多項建議措施，以改善香港西部水域的漁業資源，並支持可持續發展的漁業，包括在進一步擴建的香港國際機場航道進場範圍內的部分海堤採用生態增強設計、可能在適當位置敷設人工魚礁以

吸引稚魚，以及實施漁業優化策略。機管局會成立漁業提升基金以支持上述工作，並為該基金成立管理委員會，成員會包括漁民代表及相關持份者。機管局須向環境保護署署長匯報該局履行在三跑道系統計劃環評報告中所作出的各項承諾及環境許可證條件的進展。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)表示，出任擬議的首席政府工程師及總工程師職位的人士，在處理有關工務工程的法定程序的工作方面具備相當豐富的經驗，他們會與機管局合作推行紓減環境影響措施及環境改善措施。

有關三跑道系統計劃的諮詢委員會

44. 鄧家彪議員察悉，機場擴建統籌辦會為就三跑道系統計劃而擬議設立的高層次諮詢委員會提供秘書處支援服務。他要求當局提供詳細資料，說明該個委員會的架構、目的、組成及運作模式。他亦詢問該個諮詢委員會會否檢視與人力相關的事宜，包括在香港國際機場工作的僱員的工作環境。運輸及房屋局常任秘書長(運輸)回應時表示，諮詢委員會會聽取不同持份者的意見，並會在推展三跑道系統計劃期間向政府當局和機管局提供多方面的意見。諮詢委員會的成員將會包括相關持份者團體的代表，包括職工會代表。

45. 主席宣布休會前表示，小組委員會將於2015年5月27日上午8時30分舉行的會議上繼續討論這個項目。他亦表示，小組委員會已定於2015年6月10日上午8時30分舉行另一次會議。

46. 議事完畢，會議於下午6時30分結束。